DU N° 20.

MATELOT FRANÇAIS,

CONSIDÉRÉ

COMME SUJET DE L'HYGIÈNE NAVALE,

THÈSE

Présentée et soutenue à la Faculté de Médecine de Paris, le 28 janvier 1828, pour obtenir le grade de Docteur en médecine;

PAR MAXIMILIEN GESTIN,

Chirurgien-Major de la marine en retraite.

Vidi, dixi.

Les droits sacrés de l'humanité seront-ils un jour assez généralement respectés parmi toutes les nations, pour que le scorbut et les fièvres adynamiques qui désolent les vaisseaux, les prisons, les hôpitaux militaires ou les hospices, n'y soient point plus fréquens que dans l'asile du citoyen paisible.

PINEL, Fièvre adynamique.

A PARIS,

DE L'IMPRIMERIE DE DIDOT LE JEUNE,

Imprimeur de la Faculté de Médecine, rue des Maçons-Sorbonne, n° 13.

1828

FACULTÉ DE MÉDECINE DE PARIS.

Professeurs.

M. LANDRÉ-BEAUVAIS, Doyen.	Messieurs
Anatomie	CRUVEILHIER, *Suppléant.*
Physiologie	DUMÉRIL.
Chimie médicale	ORFILA.
Physique médicale	PELLETAN fils.
Histoire naturelle médicale	CLARION.
Pharmacologie	GUILBERT.
Hygiène	BERTIN.
Pathologie chirurgicale	MARJOLIN. / ROUX, *Examinateur.*
Pathologie médicale	FIZEAU. / FOUQUIER.
Opérations et appareils	RICHERAND.
Thérapeutique et matière médicale	ALIBERT, *Président.*
Médecine légale	ADELON, *Examinateur.*
Accouchemens, maladies des femmes en couches et des enfans nouveau-nés	DESORMEAUX.
Clinique médicale	CAYOL. / CHOMEL. / LANDRÉ-BEAUVAIS. / RÉCAMIER.
Clinique chirurgicale	BOUGON, *Examinateur.* / BOYER. / DUPUYTREN.
Clinique d'accouchemens	DENEUX.

Professeurs honoraires.

MM. CHAUSSIER, DE JUSSIEU, DES GENETTES, DEYEUX, DUBOIS, LALLEMENT, LEROUX, PELLETAN père, VAUQUELIN.

Agrégés en exercice.

Messieurs	Messieurs
Andral.	Gerdy.
Arvers.	Gibert.
Baudelocque.	Kergaradec.
Bouvier.	Lisfranc.
Breschet.	Maisonabe.
Cloquet (Hippolyte).	Parent du Chatelet, *Examinateur.*
Cloquet (Jules).	Pavet de Courteille, *Examinateur.*
Dance.	Ratheau, *Suppléant.*
Devergie.	Richard.
Dubois.	Rochoux.
Gaultier de Claubry.	Rullier.
Gérardin.	Velpeau.

Par délibération du 9 décembre 1798, l'École a arrêté que les opinions émises dans les dissertations qui lui sont présentées doivent être considérées comme propres à leurs auteurs, qu'elle n'entend leur donner aucune approbation ni improbation.

A MON PÈRE.

Tribut de respect et d'amitié.

A MESSIEURS POUPINEL ET LEGRIS.

Je fus leur élève : puissent-ils me trouver toujours digne de ce titre dont je m'honore !

A L'ÉCOLE DE SANTÉ DU PORT DE BREST.

Pénétré de respect et de reconnaissance envers ses chefs bienveillans, lié à ses élèves par les sentimens les plus affectueux, je désire qu'elle accueille ce léger souvenir comme l'expression la plus sincère des regrets que j'ai ressentis en cessant de lui appartenir.

M. GESTIN.

Digitized by the Internet Archive
in 2025

https://archive.org/details/dumatelotfrancai0000vari

INTRODUCTION.

Si la médecine a long-temps été le jouet des idées conjecturales, si ses progrès ont éprouvé dans leur marche des obstacles qui en ont entravé les succès, les justes motifs en sont facilement expliqués par les illusions systématiques qui, trop souvent, ont embrasé les imaginations de quelques médecins innovateurs; mais il est étonnant que l'hydrographie médicale, science de faits, dont l'étude est basée sur des aperçus évidens, sur des connaissances certaines, soit encore dans l'enfance, et qu'il n'existe point au dix-neuvième siècle un ouvrage, même imparfait, sur un travail qui intéresse à la fois la médecine et l'hygiène navales.

Ce n'est que dans quelques recueils précieux, mais trop négligés sans doute, que l'on peut puiser les matériaux épars, incomplets de cette science; et ces modèles, dont on ne devrait jamais s'écarter, ont acquis à la reconnaissance des marins des droits incontestables.

Il serait naturel que l'hydrographie médicale participât aux progrès rapides qu'ont faits depuis quelques années les diverses autres branches scientifiques, et que les médecins de la marine réparassent aujourd'hui l'abandon dans lequel elle a été plongée par la longueur de la dernière guerre, la rareté de nos campagnes, la privation de nos possessions coloniales à cette époque, surtout par le peu de soins apportés

alors à la formation et à la tenue des équipages, et la nature des dispositions générales, qui, toutes dirigées vers un but militaire, éloignaient tous les projets qui tendaient à lui donner cette impulsion dont aujourd'hui l'on a senti toute l'importance, et dont les succès bien dirigés assureront bientôt à la marine française cette prééminence qui la placera, sous le rapport de l'hygiène, au premier rang des puissances maritimes.

J'aurais désiré, dans cet essai, rappeler les améliorations adoptées dans notre marine depuis que nos excursions lointaines se sont multipliées, et fixer l'attention sur les modifications qu'elles exigent encore, si les bornes prescrites d'une dissertation inaugurale ne m'engageaient à restreindre ce projet, et à préparer seulement, par quelques considérations générales sur le matelot considéré comme sujet de l'hygiène, les travaux auxquels mes collègues se livrent avec ardeur, et dont plusieurs ont déjà enrichi notre littérature médicale.

DU

MATELOT FRANÇAIS,

CONSIDÉRÉ

COMME SUJET DE L'HYGIÈNE NAVALE.

Conserver une constitution saine et robuste, susceptible de résister aux fatigues les plus soutenues et aux privations les plus pénibles ; s'exposer sans relâche aux brusques alternatives des vicissitudes atmosphériques les plus opposées ; braver sans crainte les influences funestes du climat glacé du nord et des ardeurs brûlantes des tropiques ; voir à chaque instant la mort dans les horreurs d'un combat ou dans les gouffres de l'océan, telles sont les circonstances qui remplissent la vie de l'homme consacré au service de la marine. C'est surtout au médecin navigateur qu'il appartient de signaler les dispositions naturelles qui rendent les individus plus ou moins aptes à parcourir avec honneur cette illustre et périlleuse carrière.

Le plus léger examen suffit pour convaincre qu'un navire de guerre peut être considéré comme une réunion de principes tellement hétérogènes, que les élémens variés qui la composent se rassemblent en divers groupes auxquels viennent se rattacher les individus qui présentent entr'eux les rapports les plus sensibles.

Cette remarque, souvent répétée, m'a permis de reconnaître que, dans nos équipages, les marins de chaque province se distinguaient par des caractères particuliers, et m'a porté à juger que cette étude n'était point étrangère au médecin de la marine, dont elle doit guider tous les conseils hygiéniques.

Je me bornerai dans ce modeste essai à en esquisser le résultat, et à exposer quelques réflexions sur les divers matelots appelés au service, en observant qu'il est indispensable de séparer d'un tableau général tous ces individus qui, entrés dans la marine pour des motifs spéciaux, y viennent chercher la satisfaction d'un goût prononcé ou le châtiment de quelques fautes antérieures. Les dispositions morales dans lesquelles ils se présentent offrent des modifications essentielles qui intéressent assez le médecin pour qu'il leur consacre quelques observations particulières.

Je me crois donc conduit à traiter successivement des matelots provençal, gascon, breton, normand, insulaire, habitant des côtes ; des matelots tirés de l'intérieur, du voisinage des contrées marécageuses et du matelot montagnard ; à compléter ce tableau par l'étude de l'homme de mer proprement dit, et à le terminer par les divers aspects sous lesquels il se présente, suivant les fonctions qu'il est appelé à remplir à bord des vaisseaux.

1°. *Du matelot provençal.* Remarquable par la succession et la rapidité de ses impressions, par l'instabilité de ses idées et de ses déterminations, le matelot provençal se distingue également à bord de nos navires par une imagination mobile, par la vivacité de ses passions et tous les phénomènes qui accompagnent le tempérament bilioso-nerveux. Extrême dans ses affections, vindicatif, querelleur, il s'abandonne aux explications les plus ridicules avant d'en venir aux mains, et n'offre point dans ses discussions cette franchise qu'on remarque dans les autres matelots. Toujours assuré de ses succès, il promet toujours beaucoup plus qu'il ne peut accomplir. Il est surtout bavard, très-communicatif; dans les manœuvres même qui exigent le silence le plus absolu, j'ai fréquemment vu le matelot provençal braver les

menaces les plus pressantes, en subir même les douloureux effets, sans pouvoir vaincre ce penchant à une loquacité dans laquelle il emploie avec facilité un langage métaphorique qui lui donne un caractère particulier. Ce n'est pas sans murmurer qu'il se façonne à la discipline et aux privations. Le régime alimentaire du bord est presque toujours modifié par lui : cette circonstance tiendrait-elle à une susceptibilité gastrique particulière, effet de l'habitude et de son climat ? Ce qu'il y a de certain à cet égard, est l'usage qu'il conserve à la mer des aromates, des épices, des plantes bulbeuses dont les faux-ponts ou batteries exhalent long-temps le parfum près des plats du matelot méridional.

D'un amour-propre excessif, d'une sobriété exemplaire, qui est cependant sujette à s'égarer ; d'une propreté rigoureuse, ce matelot est gai, spirituel, amusant, gesticulateur, grimacier même dans la conversation. Malgré son défaut d'éducation, il se sert avec assez d'art de l'arme de la plaisanterie ; il met dans ses divers exercices une légéreté qui contraste avec la difficulté manifeste à supporter des travaux fatigans et continués.

Il est le plus libertin des matelots, très-adonné aux plaisirs de l'amour. Au nombre des individus qui ont quelquefois réclamé mes conseils pour diverses affections produites par l'abus des jouissances illicites, celui-ci y a eu beaucoup plus fréquemment recours. Cette exaltation de ses organes génitaux lui a fait attribuer quelquefois des écarts que réprouve la morale la moins sévère ; je ne confirmerai point cette assertion, dont aucune preuve convaincante ne m'a démontré la justesse. Une surveillance particulière éloigne depuis long-temps un abus aussi contraire à l'hygiène de nos vaisseaux.

On a cru que le matelot provençal s'acclimatait plus promptement aux Antilles que le ponentais ; mais, si l'on consulte la mortalité à bord des navires armés dans le midi, et stationnés dans les colonies, on se convaincra que, si la chaleur du climat qui l'a vu naître peut exercer sur lui une influence avantageuse, quelque autre cause en

détruit les bons effets : je pencherais à croire qu'elle réside dans ses dispositions morales. Il m'a paru, en effet, s'affecter plus profondément, si j'en juge par les soins qu'il prend de sa santé et la fréquence plus grande avec laquelle il se confie à nos conseils pour les indispositions les plus légères. Mon ami, M. *Garnot*, second médecin en chef, m'a confirmé cette opinion, et a jugé par ce motif et par son peu de persévérance, le provençal peu propre aux campagnes de circumnavigation.

2°. *Du matelot gascon.* Quelque rapprochement que l'on puisse établir entre les qualités physiques et morales des matelots provençal et gascon, il sera toujours facile de les distinguer, sans que la diversité de l'accent serve d'indice en cette occurrence. Quelque analogie qui les signale, on reconnaîtra le gascon à une gaîté plus espiègle et plus décente; à des saillies plus vives, plus spirituelles; à une jactance incompatible avec sa situation présente. Il est ordinairement le moteur des jeux, le conteur, en un mot le loustique du bord, qualité précieuse, et à laquelle, dans deux campagnes successives, nos équipages ont dû l'oubli d'une multitude de contrariétés dont ils auraient ressenti les fâcheuses conséquences, sans les distractions que leurs procuraient deux gascons, par leur gaîté provocatrice

Parmi ces derniers, les Basques et les Béarnais, présentant les plus grands rapports avec les montagnards, offrent à la marine des hommes zélés et infatigables, qui joignent à une agilité très-grande une énergie musculaire prononcée. Les Bretons sont loin d'appliquer à cette classe cette plaisante apostrophe, par laquelle ils indiquent que les Gascons et les Provençaux hâlent sur les manœuvres les mains ouvertes.

D'un commerce plus facile que ces derniers, le matelot gascon est aussi moins querelleur, se bat plus souvent, et semble plus décidé dans ses déterminations. Il s'écarte également du marin provençal, par moins d'égoïsme, plus d'affection pour ses camarades et des mœurs moins irrégulières.

3°. *Du matelot breton.* Soldat aussi discipliné que difficile à former, intrépide devant l'ennemi; le breton présente également à bord de nos navires un caractère qui l'a fait placer au rang des premiers matelots. Ses habitudes, son tempérament musculeux et sanguin, offrent avec ceux des deux précédens un contraste des plus frappans: la lenteur des diverses opérations de l'entendement, une faible susceptibilité nerveuse, des impressions rares, des idées fixes et permanentes, se joignent chez le matelot breton à une inaptitude marquée à saisir. Insensible à tout ce qui l'environne, *inops futuri*, peu susceptible de sérieuses réflexions, il se signale par une insouciance parfois condamnable, et une persévérance rare; d'une éducation pénible, mais solide, il est subordonné, probe, mais très-souvent intempérant. Ce dernier vice le rend en rade beaucoup moins précieux qu'à la mer, où on en retire les plus grands services.

Sa docilité le porte à s'exposer, sans discernement, aux dangers les plus évidens; il quitte avec regret les objets de ses affections, y rêve sans cesse, devient plus fréquemment que beaucoup d'autres sujet à la nostalgie; mais son zèle se ranime dès qu'il est éloigné de ses pénates, et qu'il a résisté aux premières impressions.

On reconnaît le marin breton à une taille peu élevée, ramassée; à des muscles saillans et prononcés; à une expression de physionomie particulière, qui presque toujours annonce l'ingénuité, la franchise et une crédulité dont, parfois, ses commensaux abusent. Il est, en effet, bon, simple, mais généreux, ne supportant point facilement la raillerie, et n'y répondant que rarement par des épigrammes: les voies de faits sont plus de son caractère peu patient. Brave, et surtout entêté, il est le plus souvent estimé de ses chefs, qui lui accordent, en général, plus de confiance.

Les raisons qui semblent rendre le breton des campagnes plus propre au service de la mer, sont: des travaux excessifs, une vie dure, toujours active, payée par des privations sans cesse renaissantes; un régime analogue à celui que suivent les marins, la nature de son climat, et surtout l'habitude qu'il a contractée, dès l'enfance, de cou-

cher dans un air altéré par les émanations d'une famille toujours nombreuse, dans un appartement bas, humide, souterrain, peu aéré et souvent empesté par des bestiaux qui en altèrent encore la pureté.

Ce serait vainement qu'on chercherait à nier cette prééminence, qui est accordée au matelot breton par les marins eux-mêmes. La réputation dont ils jouissent sur les places de commerce, le nombre proportionnel de gabiers bretons à bord de la plupart des navires de guerre, sont des preuves incontestables de leurs avantages.

4°. *Du matelot normand.* Doué fréquemment d'un tempérament lymphatico-sanguin; le matelot normand est remarquable par une belle stature, une taille avantageuse, bien prise, à laquelle des formes arrondies, un teint coloré, une peau blanche et lisse, une chevelure souvent blonde, ajoutent un charme particulier. C'est sans doute le plus beau de nos matelots; mais sous cette enveloppe séduisante se rencontrent une complexion molle, des muscles épais, mais sans énergie, auxquels un tissu cellulaire graisseux abondant contribue à donner un volume considérable en nuisant à la rapidité de leurs fonctions. Aussi ce matelot est-il lourd, apathique, peu disposé à la gaîté, égoïste : ennemi du service militaire, il fait tous ses efforts pour s'y soustraire, et cherche, plus que tout autre, à tromper la bonne foi des agens préposés à son examen. Il se forme à bord en petites coteries, s'entretient sans cesse de ses affections, ne songe qu'au retour dans ses foyers. Sans zèle pour un service pénible auquel ne l'a point brisé une vie écoulée dans la modeste aisance, dont il semble jouir dans ses riches campagnes, il se distingue par une propreté, et surtout par une économie des plus rigoureuses. Il est paresseux, moins entreprenant que le breton et le méridional, et vient plus souvent que tout autre encombrer l'hôpital, pour se soustraire, sous un prétexte vain, à la fatigue de son service.

Ses passions n'ont point cette vivacité qui caractérise la plupart

de ses camarades ; elles sont douces, paisibles : rarement il vole au-devant des travaux qui demandent de la promptitude, de l'activité; il se prête plus volontiers à ceux qui n'exigent que de la patience et de l'attention. Son intelligence, moins obstuse que celle de l'armoricain, semble plus susceptible de perfectionnement, et l'on rencontre dans le matelot normand plus de disposition à se livrer aux élémens d'une modeste éducation.

Il est d'une conduite régulière, sobre, rarement vicieux par tempérament, mais facile à entraîner. Il porte souvent à bord cet esprit de discussion dont la réputation lui est si justement acquise ; et l'on s'étonnera peut-être en apprenant que beaucoup des individus qui composent cette classe raisonnent avec une connaissance parfaite sur divers articles du code, qui sont étrangers à la plupart des gens du monde des autres provinces.

Je devrais parler ici des matelots de la côte de Picardie; mais leur petit nombre à bord des navires de guerre, leur rapport avec les Bretons et les Normands, ne m'ont pas permis de distinguer en eux un caractère assez tranché pour en faire une classe particulière.

5°. *Du matelot insulaire et du littoral.* L'habitant des îles, accoutumé dès l'enfance à des privations rigoureuses sur un sol ingrat et stérile, qui ne lui fournit qu'à regret une existence achetée par les plus rudes travaux, vivant au milieu de l'air vif et pur de l'élément qu'il brûle de parcourir, consumant sa jeunesse au sein des rochers qu'il gravit sans cesse, doit nécessairement acquérir cette agilité, cette vigueur, cette adresse, cette audace, qualités si précieuses au marin. Sans cesse nourri du spectacle imposant de la mer, presque toujours occupé des travaux de la pêche ou des corvées du pilotage, si pénibles et si dangereux, le matelot insulaire offre, dès son entrée au service de nos vaisseaux, un homme intrépide que n'effraient point les tempêtes, et qui semble y continuer des fonctions auxquelles furent consacrées les premières années de sa vie.

Est-il dans la marine un officier qui ne sache apprécier le matelot levé dans les îles de Ré, d'Oléron, et surtout de Belle-Ile, de Oues-

sant et autres, situées sur les côtes de France, et qui n'ait établi une différence marquée entre cet homme de mer et celui que fournissent les quartiers continentaux?

Sans doute ce dernier, quelquefois élevé sur le littoral, se rapproche beaucoup de l'insulaire, quand, comme nous l'observerons plus tard, quelques circonstances locales n'influent point sur les idiosyncrasies individuelles ; aussi avons-nous réuni dans cet essai ces deux classes de matelots, qui nous ont offert à peu près les mêmes caractères, plus tranchés cependant dans l'insulaire. Chez l'un et l'autre, l'habitude, l'amour, et plus souvent encore la nécessité de la navigation, les rendent hardis, aventureux, actifs ; ils sont forts, peu disposés aux exhalations cutanées, d'un teint frais, et cependant prononcé. Le genre de nourriture auquel leur position topographique les force à se livrer, autant que la négligence des précautions hygiéniques, les a long-temps fait signaler comme transportant dans nos navires les germes de maladies exanthématiques, si désagréables à bord ; mais aujourd'hui cette prévention, autrefois si fondée, se dissipe, quoiqu'ils n'aient point varié dans leurs coutumes premières, et le Bas-Breton même, auquel on attribuait cette fâcheuse prédilection, la présente rarement à son arrivée au service.

L'insulaire et l'habitant des côtes, presque tous fils de pêcheurs, de lamaneurs, de marins, quoique très-jeunes encore, semblent, à leur entrée dans leur nouvelle carrière, n'être étrangers à aucune de ses obligations, comme si leurs parens leur eussent transmis avec la vie l'empire de l'habitude qu'ils avaient eux-mêmes contractée sur leurs rivages. L'avenir ne les inquiète nullement, rien ne les surprend, et cette disposition morale accroît encore l'énergie de leurs forces physiques. Les contrariétés, les dangers même, loin d'abattre leur courage, excitent leur enthousiasme. Ils écoutent avec transport le récit des tempêtes, qu'ils sont impatiens de connaître, qu'ils affrontent sans crainte, et contre lesquelles ils dirigent avec calme leurs puissans efforts.

6°. *Du matelot de l'intérieur.* Le matelot appelé de l'intérieur au service de la marine provient ou des villes, ou bien est arraché aux travaux des champs ; de là deux modifications spéciales, auxquelles il est important de s'attacher.

Pour l'un et l'autre, la carrière à laquelle ils sont destinés est entièrement nouvelle ; il est rare qu'une désavantageuse prévention ne précède point leur arrivée dans nos vaisseaux, et que ce genre de vie particulier ne produise pas en eux des impressions plus ou moins appréciables. En général, tout ce qui frappe leurs sens les étonne : la vue de l'océan immense qu'ils ignoraient, l'aspect imposant d'un navire de guerre, l'appareil formidable de son artillerie, tout excite en eux une admiration accompagnée d'un sentiment de crainte sans cesse renaissante. Les questions les plus ingénues démasquent leurs ridicules appréhensions, et la pusillanimité avec laquelle ils s'abandonnent à l'élément dont ils exagèrent les fureurs, et dont la plus légère agitation les intimide, achève de les rendre pendant quelque temps des individus pour le moins inutiles. Le mal de mer, si pénible, auquel ils sont presque toujours sujets au début des campagnes, l'aspect attristant d'un horizon sans bornes, les affections morales débilitantes, si faciles à se développer chez eux, les disposent ainsi à tous les fléaux qui désolent les nouveaux équipages.

Le campagnard, par la force de son tempérament, la dureté de ses premières privations, l'habitude d'une vie laborieuse et pénible, se trouve plus promptement façonné à ses nouveaux travaux que le citadin des classes inférieures que des penchans vicieux, la misère et surtout l'oisiveté conduisent presque toujours au service de la marine. C'est le plus ordinairement avec ces jeunes gens des villes qu'entrent dans nos vaisseaux le vol qui les dégrade et les vices honteux qui tendent à se propager à bord. C'est encore dans cette classe que l'on rencontre surtout les victimes des affections hypochondriaques et ces nostalgiques qui n'encombrent nos navires que pour y gémir et y devenir nuisibles.

On serait cependant dans une erreur bien manifeste si l'on supposait que la nostalgie est une affection fréquente dans la navigation. Dans l'espace de quinze années je n'en ai observé que trois exemples, fournis par un jeune Parisien et deux Rochelais, que le retour dans leurs foyers a guéris instantanément.

7°. *Du matelot voisin des marais.* Indépendamment des diverses modifications précédemment exposées, il en est quelques autres non moins essentielles, dont nous avons déjà fait pressentir les influences; ce sont celles qu'effectuent, dans la constitution des habitans de telle ou telle contrée littorale, des localités dont les résultats sont manifestement démontrés.

Quelle différence en effet n'observe-t-on pas à bord des navires entre le matelot précieux des îles de Ré et d'Oléron et celui que fournissent les provinces de l'Aunis et de Brouage? Une telle observation peut-elle s'expliquer par toute autre cause qu'une influence particulière, et le voisinage des marais n'est-il point suffisant pour en démontrer la justesse. C'est probablement par cette même action que, depuis long-temps, dans la marine, on a reconnu que le riverain (Chalendoux), indépendamment des impressions fâcheuses que produisen sur lui le contraste d'une mer en furie et le cours régulier et paisible du fleuve dont il habite les bords fangeux, se signale dans les premiers temps de son entrée au service par sa timidité, sa nonchalance, et se rapproche ainsi de l'habitant de l'intérieur et des marais.

Celui-ci, soumis à l'action permanente d'une atmosphère froide et humide en hiver, chaude et humide en été, époque à laquelle elle est altérée par les miasmes des plages voisines ou des marais salans, porte souvent dans nos vaisseaux une santé affaiblie par des maladies antérieures. Il offre rarement ce teint mâle et prononcé qui caractérise les individus plus favorisés de la nature. Il est fréquemment pâle, quelquefois présente une teinte jaunâtre; disposé aux obstructions viscérales, dont sa jeunesse a été souvent fatiguée, et quelquefois assujéti à des ophthalmies rebelles, que mon collègue *Busseuil* regarde

comme l'effet probable des gaz ammoniaque et hydrogène sulfuré qui s'échappent des vases et eaux stagnantes.

Rarement ce matelot réunit cette force physique si nécessaire à sa profession ; il chérit cette insouciance qui n'est chez lui que le résultat de la faiblesse de son organisation. La gaîté bruyante de ses camarades n'excite la sienne qu'avec lenteur ; jamais il ne s'y livre avec une vivacité qu'il n'a pu mettre dans aucune de ses actions, et exige souvent, pour s'y abandonner, les provocations les plus pressantes.

8°. *Du matelot montagnard.* Il n'en est point ainsi du matelot montagnard, tout dans celui-ci semblait l'appeler aux fatigues de la navigation et aux dangers qui les accompagnent ; tout dans sont existence, sa constitution sèche et musculaire, ses habitudes austères le rapprochent de l'insulaire. C'est ainsi que le Basque, le Béarnais vivant sur un sol aride et montagneux offrent à la marine des serviteurs excellens. Une chaleur rarement humide, un air vif et pur, les exercices de la chasse, l'amour de l'indépendance et des entrepises hasardeuses impriment à ces montagnards une vivacité, une pétulance remarquables, font acquérir à leurs fibres, sans cesse stimulées, de la tension et de la mobilité qui conservent à leurs mouvemens de la précision, de la justesse et de l'énergie ; caractères qui, réunis à un teint brun, à une irascibilité facile à émouvoir, signalent le matelot arraché à ses montagnes.

A bord, il est sans cesse en mouvement, toujours occupé ; il semble respirer difficilement dans l'espace resserré qu'il lui est impossible de franchir ; les manœuvres hautes sont le but de ses promenades habituelles ; il veut promptement tout connaître, il chérit tous les exercices qui lui permettent de développer ses forces musculaires, et parvient facilement à exceller dans ses divers travaux. Il est intrépide, et ne partage point, malgré son ignorance, la pusillanimité qui paralyse les efforts des autres habitans de l'intérieur, qui, comme lui, sont étrangers aux connaissances de la navigation, et ne diffère bientôt de l'insulaire que par des nuances légères que les premiers mois de mer dissipent entièrement.

Du marin.

Quelque variées que soient, à l'entrée des matelots au service, les dispositions physiques et morales avec lesquelles ils s'y présentent, et qu'ils conservent pendant un temps indéterminé, ils acquièrent, par la succession des mêmes impressions, par la série des mêmes travaux, par un genre de vie et des habitudes identiques, un tempérament dont chaque individu tend à se rapprocher d'autant plus promptement, et d'une manière d'autant plus parfaite, que sa constitution primitive s'éloignait moins de celle qui caractérise le matelot façonné au service.

Combien voit-on d'individus attachés à la marine pour toujours destinés à croupir dans les faux-ponts, et qui ne pourront jamais posséder ce degré d'intelligence, cette précision dans les mouvemens qui caractérisent le leste gabier ! Mais avec quelle promptitude aussi le montagnard, et surtout l'insulaire, parviennent-ils à exécuter leurs divers travaux, triomphent-ils sans efforts des plus puissans obstacles, et présentent-ils à l'observation tous les traits particuliers auxquels il est facile de reconnaître l'homme de mer dont je vais tenter d'esquisser le tableau.

Habitude extérieure. D'une constitution sèche, maigre, ses veines saillantes se dessinent parfaitement sous une peau velue, écailleuse et d'une couleur sombre; son teint brun, surtout chez les vieux marins, porte l'empreinte profonde des vicissitudes atmosphériques et de l'influence indélibile de l'élément qu'il habite et parcourt. Sa physionomie, ordinairement sévère, est rarement très-agréable; ses formes sont rudes, ses pommettes saillantes, et son regard conserve une vivacité qui contraste avec les rides nombreuses et prématurées qui sillonnent son front, et donnent à son visage une mâle expression. Sa dentition est promptement altérée par des causes générales auxquelles viennent s'unir un régime peu convenable, l'usage d'alimens qui fati-

guent les organes de la mastication, et les affections scorbutiques qui les détériorent. Sa poitrine est carrée, large ; sa respiration toujours facile. Son abdomen rarement proémine : une semblable disposition serait incompatible avec une profession dont les exercices sont si propres à éloigner l'obésité. Ses membres sont flexibles, souples, agiles, supportant les plus longues fatigues, et faisant tout avec adresse et promptitude. Le marin est toujours en mouvement ; l'espace le plus borné suffit à ses mouvemens. Rien n'offre un spectacle plus particulier qu'un équipage se livrant à bord aux plaisirs de la promenade dans un trajet qui ne permet que deux à trois pas à chaque homme.

Son attitude est mâle et vigoureuse, sa tournure dandinante ; il semble suivre les mouvemens de roulis d'un navire, et marche toujours les jambes un peu fléchies et écartées, les bras arrondis, les paumes des mains tournées en arrière et un peu en dehors ; sa charpente musculaire est forte, mais son embonpoint n'est jamais prononcé.

Il suffit de comparer l'énergie matérielle du marin et du soldat passager à bord pour reconnaître la prééminence du système locomoteur chez le premier. Ses muscles, il est vrai, n'atteignent jamais une masse athlétique, mais leurs saillies marquées sont séparées par des intervalles sensibles remplis d'un tissu cellulaire dense et serré ; des points d'insertion très-prononcés, des épaules larges, des fesses fermes, des mollets bien dessinés, des mains et des pieds larges et cornés, tout annonce, chez le marin, la force de son appareil musculaire, qui offre avec celui de l'athlète une différence basée sur la lenteur avec laquelle celui-ci le met en exercice et sur l'agilité et l'adresse particulières qui sont l'apanage du premier. On conçoit aisément que cette disposition est conforme à la nature de ses occupations et de ses exercices. Il serait étonnant qu'il pût acquérir des formes supérieures au sein des privations de toute espèce. Son régime, plus rationnel que substantiel, suffit à peine à lui conserver cette force de résistance susceptible de lui faire supporter avec facilité les

variations atmosphériques, les exercices rigoureux, le passage rapide aux latitudes extrêmes, influences auxquelles on a cru pouvoir attribuer l'énergie du marin.

La promptitude avec laquelle les mouvemens du marin doivent être exécutés, la nécessité d'obéir sans retard au premier commandement, donnent à sa contractilité musculaire cette précision que nous lui avons reconnue.

Sensations. Les travaux rudes, des vêtemens souvent peu adaptés à leur situation, l'exposition à l'air, les lotions froides, un coucher dur, font contracter aux mains du marin une dureté calleuse qui anéantit le tact, et rendent, dans les autres régions, le toucher obtus et difficile. Est-ce avec raison que l'on aurait attribué au peu de délicatesse de ce sens le développement quelquefois imparfait de son intelligence?

En compensation, la vue acquiert souvent, chez lui, une finesse remarquable. D'après cette observation, que l'expérience confirme chaque jour à la mer, je semblerais en contradiction avec les médecins, qui admettent chez le marin la fréquence de l'héméralopie, dont ils attribuent l'existence à la vivacité de la lumière réfléchie par la surface de l'Océan. Malgré que je n'aie jamais vérifié cette dernière assertion, il me paraît facile de la concilier avec l'opinion que j'ai émise, en se rappelant que cette maladie ne survenant que chez les vieux marins, il est raisonnable de penser que la diminution de sensibilité qui la caractérise est constamment précédée de son exaltation, produite par une cause excitante qui n'a d'effet nuisible bien apparent qu'à la suite d'actions successivement répétées. Cette héméralopie est sans doute moins fréquente qu'on ne s'est plu à l'admettre, car, dans plusieurs années de navigation, je ne l'ai observée que très-rarement, encore était-elle due alors à des ophthalmies antérieures produites par des causes générales et ordinaires.

Le bruit constant qui l'environne rend le marin moins sensible à son impression, et diminue la vivacité du sens destiné à le percevoir.

Les fortes détonations du salpêtre, le choc violent des vagues et le sifflement des élémens n'altèrent nullement la tranquillité de son sommeil, et, à la fin de sa carrière, il est fréquent de voir le marin attaqué de surdité plus ou moins complète, produite par les vifs ébranlemens auxquels a été exposée la pulpe délicate du nerf acoustique dans les diverses circonstances où se trouve l'homme de mer, telles que les tempêtes, les combats; etc.

Accoutumé aux stimulations vives et sans cesse répétées du tabac, des liqueurs spiritueuses, des alimens fortement assaisonnés, le sens du goût est très-émoussé, comme le prouve le degré auquel le marin désirerait que l'excitation de ses *ingesta* fût portée. Aussi le voit-on chaque jour rejeter comme altérés les vins de Bordeaux les plus exquis, et savourer avec délices les boissons alcoholiques dont la force a été accrue par les ingrédiens les plus irritans et les plus coupables; c'est avec une jouissance ineffable qu'il recherche dans l'intempérance l'oubli des maux qu'il éprouve chaque jour. Il trouve dans ce vice trop commun la source de ses plus agréables plaisirs, et s'y abandonne avec toutes ses dégoûtantes horreurs. Il est cependant quelques marins, surtout parmi ceux du Midi, les Normands, etc, qui, se respectant davantage, s'enivrent très-rarement. Ce n'est pas sans raison que *Trotter* a cherché dans cette classe d'individus ses nombreux modèles, quand il a tracé le tableau de l'ivresse.

La voix du marin est sonore, étendue, et acquiert souvent un timbre particulier par l'habitude de chercher à surmonter, par ses éclats, le bruit des vents et des flots, et, par le besoin de se faire entendre à des distances quelquefois éloignées, sa parole est brève; son langage, laconique et d'une délicatesse peu marquée, devient souvent inintelligible à l'homme étranger à la navigation, et est modifié par l'urgence avec laquelle les commandemens qu'il exprime doivent être exécutés. Les conversations des marins sont toujours relatives aux souvenirs qui leur restent, aux impressions qu'ils ont déjà ressenties. Ils vivent dans le passé. Il est rare de rencontrer une classe d'individus dont les expressions soient plus originales et rendues par des péri-

phrases plus inconvenantes, qui les marquent au cachet de la rudesse et de la grossièreté. On parvient aussi plus facilement à les émouvoir par des improvisations énergiques qui parlent au cœur qu'en leur prodiguant les paroles superflues d'une éloquence déplacée. Cette connaissance du matelot a dicté à plusieurs de nos commandans, au moment du combat, ces discours hardis qui ont enfanté des héros, et devraient être le modèle de l'éloquence navale.

Sensibilité physique et morale du marin. Il serait difficile d'ajouter au tableau sur la sensibilité physique et morale du marin, tracé avec autant de fidélité que d'élégance par M. l'inspecteur du service de santé de la marine. La crainte de rester trop au-dessous du modèle m'impose l'obligation de le rapporter ici textuellement, et de n'y placer que de légères considérations échappées à ce judicieux observateur.

« Nés pour la plupart au sein de l'infortune, dépourvus de cette éducation qui ne développe les facultés de l'esprit qu'en excitant et multipliant les sensations, les matelots sont peut-être de tous les hommes ceux que les privations ou la douleur peuvent le moins émouvoir. On dirait qu'ils sont d'une sorte d'impassibilité; ils arrivent à cet état par une suite non interrompue de souffrances et de dangers. L'agitation presque continuelle des fibres contribue à émousser et à endormir leur sensibilité; les fers, la cale sont à peine pour les matelots des maux physiques. Leur constance pourrait être comparée à celle de l'homme sauvage, qui chante au milieu des mutilations et des tortures. Telle est la source de leurs défauts et de leurs vertus. Donnez aux matelots la susceptibilité aiguisée des habitans des grandes villes, et ils ne seront plus capables de supporter les fatigues et la misère d'une navigation longue et orageuse.

« Le marin a toujours été réputé bon, généreux, humain et non féroce, quoique *Bodin* penche à croire, d'après ce paragraphe : *Itaque nautas, opinor, aquarum et ventorum perpetua jactatio barbaros et inhumaons reddit*, que son caractère prenait, par les vicissitudes

brusques auxquelles il est exposé, une teinte de férocité rarement observée.

« La rudesse du matelot est le propre de celui qui n'a pas été poli par l'éducation, et qui vit éloigné de ce sexe aimable qui porte l'homme aux sentimens doux, et peut exiger que, pour leur plaire, il quitte son humeur âpre et sauvage, et qu'il prenne le ton de la délicatesse et de la sensibilité. On connaît les beaux vers d'Horace sur l'intrépidité de celui qui, le premier, osa se hasarder sur les flots dans un frêle esquif :

Illi robur et æs triplex
Circa pectus erat qui fragilem truci
Commisit pelago ratem
Primus, etc.

« Peu sensible à ses propres maux, le marin n'est pas moins vivement touché de ceux d'autrui : ne le voit-on pas souvent s'exposer à périr au milieu des flots pour en retirer le malheureux qu'ils vont engloutir? Il est peu d'exemples de la cruauté des marins, même envers leurs ennemis, et l'on pourrait en citer qui font honneur à leur générosité, à leur humanité. » (*Keraudren.*)

Le marin, dont la vie est soumise à tant de changemens, voit à chaque instant de nouvelles habitudes remplacer celles qu'il avait contractées, et n'en conserve aucune. De là cette variabilité, cette flexibilité qu'il laisse souvent apercevoir au milieu de cette audace, de cette indépendance, de cette franchise qui en sont les plus estimables qualités : il est l'homme du moment et des circonstances ; il connaît le danger, s'y précipite, et n'en calcule les chances que quand il en a triomphé.

Fonctions organiques. Les fonctions organiques jouissent en général, dans le marin, d'une activité que quelques-uns portent à un degré très-marqué. La circulation est énergique; le pouls, dur, présente une artère qui résiste à la pression, et ne s'accélère point par des causes

légères. Sa respiration libre et facile annonce des poumons sains, indispensables à l'exercice de ses travaux journaliers. Sa digestion, prompte et rapide, nécessite des alimens dont l'élaboration serait pour tout autre lente et laborieuse. Les viandes blanches, les légumes verts, le poisson, le pain bien travaillé et de farine choisie, parcourent avec une vitesse extrême ses cavités digestives, et ne réparent qu'imparfaitement les pertes auxquelles il est assujéti ; aussi le voit-on presque toujours préférer sa nourriture commune à des mets plus recherchés, qui ne le soutiennent point assez dans ses fatigues. Ses sécrétions cutanées sont difficilement augmentées ; la sécheresse de sa constitution, la fréquence des travaux, etc., y mettent obstacle ; mais il n'en est point ainsi de l'action des glandes salivaires, l'usage immodéré du tabac les maintient dans un éréthisme constant qui en accroît le produit, mais dont l'expuition réitérée détourne, au détriment de l'action de l'estomac, un fluide qui devient d'autant plus utile à ses fonctions, que les alimens dont le marin fait usage réclament des sucs abondans qui en diminuent la résistance.

Les pratiques vicieuses auxquelles se livrent les marins dans la solitude des bords, en remplaçant, par des plaisirs illicites, ceux qui sont admis par la nature, détruisent l'influence avantageuse que pourrait avoir la continence sur les résultats de la sécrétion modérée des fluides spermatiques. J'ai eu de trop fréquentes occasions de traiter des marins affaiblis par de pernicieuses coutumes, pour admettre que la rétention de la semence pût être la cause des nombreuses affections des testicules qu'ils présentent.

Des excès funestes pour tout autre sont pour lui sans effet ; il devient inébranlable au sein des plus désastreuses influences, il voit dans les contagions et les épidémies ses jeunes compagnons moissonnés par ces fléaux, survit seul à un désastre épouvantable, et n'en est que modérément affecté. Cette diminution de sa sensibilité est le bienfait le plus puissant qu'il puisse désirer dans les situations critiques dont il se trouve sans cesse accablé ; il ne songe qu'au présent, dissipe en un jour le fruit des plus pénibles campagnes, se livre sans ré-

flexion aux écarts les plus déraisonnables, et mérite trop souvent qu'on le traite comme un enfant.

Il s'est fait de ses fatigues une si indispensable habitude, qu'il regrette souvent au sein d'une vie paisible les dangers auxquels il a pu se soustraire. Après quelques jours de repos, on le voit abandonner les charmes d'une modeste aisance et s'élancer avec de nouveaux transports sur cette mer orageuse à laquelle il avait plusieurs fois promis de renoncer, et qui devient désormais son unique élément.

Vieillesse précoce du marin. La modération dans l'exercice, la régularité de l'existence, la douceur des passions, la continuité d'un régime uniforme et substantiel, étant les considérations probables de la longévité, il serait difficile de concevoir que le marin pût parvenir à une longue vieillesse. Il est cependant des physiologistes qui, récusant les causes naturelles précédemment énoncées, ont observé que les centenaires étaient des hommes de la classe inférieure, qui, durant leur existence, avaient plutôt sacrifié à l'intempérance qu'à la sobriété; à la joie, à l'insouciance, plutôt qu'à l'étude, et avaient supporté avec une égale impassibilité la douleur et le plaisir, la faim et la soif, le froid et la chaleur, en un mot, les impressions les plus opposées.

Une semblable observation serait sans doute en faveur de la longévité de l'homme de mer; mais il est certain que les circonstances qui pourraient consolider leur constitution sont entravées par des influences tellement puissantes que l'économie en reçoit une atteinte qui les mine promptement et les fait parvenir à une vieillesse prématurée, quand les maladies épidémiques de toute espèce lui permettent de parcourir une carrière naturelle. Si l'on jugeait de la vieillesse avancée du marin à l'aspect que présentent la plupart de ceux qui, retirés du service, se traînent sur les pavés de nos ports, on en tirerait une fausse conclusion, car presque tous ces malheureux qui portent des figures octogénaires ont à peine atteint leur soixan-

tième année, et ont été contraints de renoncer à la navigation depuis très-long-temps.

Il existe à bord une classe de marins dont la vieillesse précoce est des plus marquées ; elle est l'inévitable récompense de tous les individus qui, exerçant leurs fonctions dans les parties les plus profondes des navires, sont sans cesse entourés de toutes les circonstances qui tendent à user le principe de la vie.

Modifications apportées dans l'état physique et moral du marin, suivant la nature des fonctions auxquelles il est appelé.

Tous les matelots qui entrent dans la formation d'un équipage n'exercent point à bord la même série de fonctions ; et les diverses occupations qui leur sont départies influent d'une manière évidente sur leurs dispositions. Les classes générales qui doivent spécialement fixer l'attention sont celles des gabiers, des caliers, des matelots en service sur le pont, des novices, des pilotins et des mousses.

Les premiers, jeunes, lestes, gais, actifs, intelligens, forment l'élite de l'équipage, et se distinguent de bonne heure par tous les caractères que nous avons précédemment attribués au marin déjà fait au service de la mer. Toujours prêts au plus léger signal du chef, les gabiers volent au-devant des travaux, s'exposent à chaque instant aux accidens les plus certains, sans qu'un fatal exemple puisse les arrêter : toujours soumis et disciplinés, ils ne se plaignent que de l'injustice. C'est de cette classe que sortent les chefs de pièces, les patrons, les officiers-mariniers, et en général tous les hommes de confiance préposés aux divers services.

Les caliers, au contraire, vivant dans la solitude, n'ayant avec l'équipage que des rapports qui entretiennent leur irascibilité, ne respirant qu'une atmosphère non-seulement humide, mais encore altérée par les émanations spéciales du lieu qu'ils habitent, sont pâles,

étiolés, par la privation de la lumière, et presque toujours moroses, taciturnes et bourrus. Sans cesse tracassés par les demandes réitérées auxquelles ils sont contraints de se rendre, ils paraissent toujours mécontens. Je rappellerai plus tard que la nature du séjour sombre et bas dont ils ne sortent que rarement, indépendamment des maladies qu'elle détermine, les entretient dans une apathie mélancolique. A cette classe viennent aussi se ranger, sous le rapport des modifications apportées par les localités, les cambusiers, les gardiens de fosse aux lions, et les magasiniers, tous logés dans les parties inférieures du navire.

Les matelots et les novices affectés au service de la manœuvre sur le pont forment la majeure partie de l'équipage, et offrent dans leur ensemble toutes les différences que nous avons signalées dans les diverses classes de matelots. Peu formés, en général, à leurs travaux, ils s'y rendent d'autant plus aptes qu'ils apportent à bord plus de dispositions naturelles, que leurs campagnes ont été plus nombreuses, et que leur zèle pour leur état est plus manifeste et plus soutenu. C'est ordinairement sur ces malheureux que sévissent surtout les fâcheuses affections qu'entraîne la navigation, que les épidémies et les contagions exercent leur redoutable puissance.

Une classe de gens de mer fort intéressante, et qui ne rencontre pas toujours cette sollicitude, cette protection à laquelle elle aurait quelque droit, est celle des pilotins, qui, presque tous élevés dans une honnête aisance, viennent à bord des navires de guerre remplir une formalité nécessaire à leur entrée dans la marine commerçante. Ces jeunes gens, habitués dans leurs familles à un genre de vie, à un régime sinon recherchés, du moins bien différens de ceux auxquels leur nouvelle position les assujétit, entourés, avant leur entrée au service, de soins et d'égards auxquels ils ne peuvent plus prétendre, ordinairement doués d'une constitution délicate, se prêtent d'abord avec répugnance aux fonctions rigoureuses, souvent repoussantes, qui leur sont affectées. Ils deviennent tristes, mélancoliques; mais

bientot, soumis avec résignation, ils semblent mettre de l'amour-propre dans ce qu'ils entreprennent; et, quoique leurs forces ne soient point en raison de leur bonne volonté, ils sollicitent souvent des emplois de gabier, et s'en acquittent avec d'autant plus d'application et de succès qu'ils jouissent d'une intelligence modifiée par l'éducation et d'une émulation plus facile à aiguillonner que celle des marins vulgaires.

Ce serait en vain qu'on exigerait d'eux des travaux forcés et longtemps soutenus. La certitude d'en retirer quelques avantages nécessite que leurs emplois soient proportionnés à leurs facultés physiques et morales.

J'ai observé que la plupart de ces jeunes gens, arrachés aux douceurs d'une vie paisible, éprouvaient, peu de temps après leur embarquement, dans leur physionomie, une altération prononcée à laquelle la masturbation contribue puissamment ; soit que l'ennui ou de perfides insinuations les portent à satisfaire cette funeste passion avec plus de violence. Il serait également probable qu'un régime moins substantiel, les fatigues d'un service inaccoutumé, les veilles, etc., réparassent avec moins d'activité des déperditions fréquentes naturelles ou insolites. Très-souvent aussi ces individus, repoussés, éloignés par leurs parens, ne parviennent que difficilement à vaincre une disposition nostalgique qu'ils abandonnent quelquefois, mais pour laquelle j'ai été contraint de rendre à leur famille des sujets, dont la mort me semblait inévitable sans cette détermination.

Les mousses, que l'on devrait considérer comme la pépinière des bons matelots, sont attachés à la marine à un âge où leurs organes, n'ayant point atteint leur parfait développement, reçoivent, au sein des vicissitudes et des contrariétés les plus opposées, l'influence la plus évidente. Toutes leurs facultés acquièrent une énergie précoce; ils se forment un tempérament ferme qui résiste à tout, et leur permet de parvenir, dans un âge encore tendre, à des fonctions qui

exigeraient, dans d'autres individus, de pénibles épreuves. Élevés au milieu des flots, habitués, dès leurs plus jeunes ans, à la vie tumultueuse et bruyante des vaisseaux, ils s'attachent à une profession qui promet quelquefois un poste avantageux au zèle et à la conduite.

Trop souvent ces enfans exigent une surveillance active, afin de mettre un frein à de fâcheux déréglemens; trop heureux quand leur jeunesse et quelques principes de morale les garantissent de la corruption dont ils sont environnés. La privation des femmes, la solitude dans laquelle vit le matelot, développent chez lui des habitudes vicieuses auxquelles les mousses participent trop souvent. Les principes que ceux-ci puisent dans leurs rapports avec le premier hâtent leur puberté, et altèrent fréquemment une constitution que tout tendait à affermir.

En général, leurs facultés intellectuelles sont supérieures à celles des enfans de leur âge ; ils sont plus vifs, plus gais, hardis, remuans ; la douleur les émeut plus difficilement, et les châtimens rigoureux ne les détournent point des mêmes erremens. Ils conservent toujours, malgré qu'ils soient affectés à des services qui les éloignent du matelot, cette teinte dominante qui les rapproche de ce dernier.

De toutes les considérations précédentes doivent être déduites les diverses occupations auxquelles les matelots peuvent être destinés, et la manière dont ils devraient être distribués selon la nature de leurs forces physiques et l'étendue de leurs facultés intellectuelles. Les divers exercices du bord peuvent être considérés comme une espèce de gymnastique qui développe des puissances différentes, et les rend plus aptes à remplir les divers buts auxquels chaque individu doit concourir.

On concevra aisément que les hommes préposés au service des hunes devront être pris parmi les jeunes gens fort actifs, agiles, intelligens, qui ont déjà exercé des travaux pénibles, qui servent dans

la marine depuis quelques années, et surtout parmi ceux qui, ayant débuté comme mousses, ont contracté de bonne heure l'habitude de la mer.

M. *Keraudren* a également senti l'importance de ce choix en conseillant d'avoir égard à la force manuelle de ces individus, comme la plus propre à exercer cette préhension énergique nécessaire pour ramasser promptement une voile agitée ou tendue par le vent. Il pense également qu'on retirerait un parti plus avantageux des hommes dont la force rénale est considérable en les employant à l'artillerie, et spécialement à la manœuvre des pièces de gros calibre.

Mais les individus qui demandent surtout un choix particulier, en raison des accidens auxquels ils sont exposés, sont les caliers, qui, livrés sans cesse à des travaux souvent au-dessus de leur énergie musculaire, nécessitent un système locomoteur infatigable; aussi ne doit-on les prendre que lorsqu'ils ont acquis leur développement parfait. Il est indispensable qu'ils n'offrent aucune disposition aux affections des organes thorachiques, ni aux hernies abdominales, etc. Ces matelots exigent une constitution robuste, qui serait sans doute accrue par l'exercice auquel ils sont astreints, si elle ne recevait une atteinte manifeste et ne cédait plus ou moins promptement à la prédominance lymphatique, si facile à contracter dans les lieux humides, bas et infects où ils végètent sans cesse. Il serait donc à désirer que ces hommes fussent quelquefois renouvelés dans leurs fonctions, et qu'au premier accident ils abandonnassent ce poste désagré ble.

Il faut rattacher à cette classe de matelots les chaloupiers, qui exigent, indépendamment des forces physiques, une taille supérieure indispensable à l'exercice facile de leurs fonctions. Ils partagent, par la nature de ces dernières, les fatigues pénibles, mais plus rarement répétées des caliers. Faire les corvées de l'eau, des vivres, travailler aux ancres et aux câbles, s'exposer très-souvent aux contrariétés atmosphériques les plus rudes et aux périls les plus imminens, telles

sont les circonstances qui doivent diriger dans un choix aussi important.

Quant à celui des chefs de pièce, ici les forces matérielles sont de moins d'importance : la nécessité de commander à des hommes quelquefois peu dociles à la voix d'un égal exige qu'ils se soient rendus dignes de ce poste par une conduite exemplaire, par leur intelligence, et par un coup-d'œil dont la justesse n'est point toujours le fruit de l'exercice, mais un présent de la nature.

Il existait autrefois une classe de chefs de pièces, puisés dans les régimens d'artillerie de la marine ; mais de justes motifs ont porté à les remplacer par des aides-canonniers, qui n'ont pas entièrement fait oublier les inconvéniens de leurs prédécesseurs. Les uns et les autres, appartenant à un corps militaire détaché du service des navires, se soustrayaient sans scrupules à leurs occupations, étaient assujétis à un code pénal particulier qui contrastait avec l'arbitraire dont les marins étaient quelquefois les victimes ; l'exemple qu'ils donnaient à l'équipage nuisait également à sa discipline. L'habitude de l'oisiveté et les douceurs de la caserne les rendaient incapables de tout travail fatigant, et les exposaient à contracter avec la plus grande facilité les maladies affectées à la navigation.

Une considération qui m'a toujours paru importante, est la disposition respective des matelots sur les vergues, d'après leurs talens, leurs forces et leur intelligence. On conçoit que les plus vigoureux, les plus grands, doivent être distribués dans les parties où la toile présente le plus de poids et de résistance, et où la vergue est aussi le plus volumineuse. Le service des empointures dans la prise des ris exige qu'à des connaissances nautiques, l'individu qui est chargé de les prendre réunisse une force matérielle énergique.

Enfin, pour achever ces réflexions relatives au marin, il me reste à indiquer que plusieurs matelots, à l'armement d'un navire et avant qu'on les ait affectés à un service spécial, vont spontanément s'établir

dans le poste qui convient le mieux à leurs goûts, ou qu'ils ont déjà occupé dans les campagnes antérieures. Il me semble qu'il serait impolitique, dans la plupart des circonstances, de contrarier cette vocation, si l'on rencontrait, dans ceux qui la manifestent, les qualités qui conviennent à l'emploi qu'ils ont eux-mêmes adopté.

La plupart des détails dans lesquels je me suis laissé entraîner paraîtraient se lier indirectement avec l'hygiène navale ; mais les médecins de la marine en auront peut-être senti l'importance dans les diverses positions où ils se seront rencontrés, et justifieront le motif qui m'a engagé à les soumettre à leur indulgence.

Puissent-ils trouver, dans ce tableau très-imparfait, le sujet de quelques observations particulières, et concourir encore à la perfection d'une science qui est devenue l'objet de toutes leurs études !

FIN.

HIPPOCRATIS APHORISMI.

I.

Non satietas, non fames, neque aliud quicquam bonum est, quod supra naturæ modum fuerit.

II.

In morbis minùs periclitantur ii quorum naturæ, et ætati, et habitui, et tempori magis cognatus fuerit morbus, quàm ii quibus horum nulli similis fuerit.

III.

In omni corporis motu, quando dolere cœperit, interquiescere, statim lassitudinem curat.

IV.

Qui solitos labores ferre consueverunt, etiamsi debiles fuerint aut senes, in insuetis, robustis licet et juvenibus, faciliùs ferunt.

V.

A sudore horror, non bonum.

VI.

Juvenibus autem, sanguinis spuitiones, tabes, febres acutæ, epilepsiæ, et cæteri morbi, maximè verò suprà nominati.